

wirtschaft

in Bremen und Bremerhaven

5.2017 
Das Magazin der Handelskammer



One Belt, one Road: Die neue Seidenstraße

Concept Store
Böttcher8

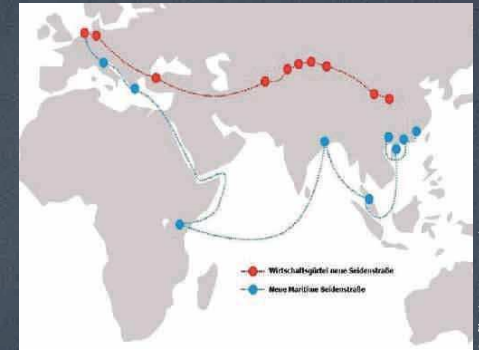
Gemeinwohl
Helfen!

TITEL

One Belt, one Road: Die neue Seidenstraße

China hat ein Megaprojekt initiiert und will den historischen Mythos der Handelsroute in neuen Dimensionen der Kooperation und Vernetzung aufleben lassen: Es geht um Straßen, Bahnlinien, Häfen, Energieleitungen. Die neue Seidenstraße ist aber mehr als ein Transportweg: Es ist ein wirtschaftspolitisches Konzept.

Von Christine Backhaus (Text) und Frank Pusch (Foto)



Graphik: ChristaMe: Hamburg

Im großen Bild zu sehen: der Gesandte der chinesischen Botschaft, Zhang Junhui, im Haus Schütting; oben: das Seidenstraßenprojekt

Sie ist eine Legende, ein Stück Kulturgeschichte mit märchenhaften Anklängen – und eine der ältesten Handels- und Reiserouten der Welt. Seit mehr als 2.000 Jahren verbindet sie auf mehr als 10.000 Kilometern Morgenland und Abendland. Zwei deutsche Wissenschaftler haben ihr vor 100 Jahren den Namen des kostbaren Stoffes gegeben, den die Karawanen von China nach Europa schafften: die Seidenstraße. Kein Wunder, dass ein so nüchterner Kaufmann wie Matthias Claussen zunächst an eine nostalgische Replik dachte, als er 2013 erstmals von der „neuen“ Seidenstraße hörte.

Aber der Chef des Chinahandelshauses Melchers ließ sich schnell eines Besseren belehren: Die Initiative, die Chinas Präsident Xi Jinping vor fast vier Jahren unter dem Namen „One Belt, One Road“ (OBOR) verkündete, ist ein Megaprojekt, das eine neue handelspolitische Ära einleiten und

der Weltwirtschaft starke Impulse verleihen könnte. Kurz: OBOR ist für Unternehmen ein vielversprechendes Unterfangen und für die Handelskammer Bremen Grund genug, eine Reihe von Experten und Praktikern auf ein Podium zu laden, um seine Chancen und Perspektiven zu erläutern.

So geschehen am 27. März 2017. Rund 120 Gäste hörten Berichte über die spannende Metamorphose der alten in die neue Seidenstraße. Der China-Experte und ehemalige Bundesminister Rudolf Scharping und der Gesandte der chinesischen Botschaft, Zhang Junhui, führten in das Thema ein; auf dem Podium saßen neben Scharping, Zhang Junhui und Matthias Claussen noch Oliver Regner (Deutsche Wirtschaftsvereinigung Georgien, Tiflis), Ralf Miehe (Kühne + Nagel) und Dr. Torsten Bremer (Boge Elastmetall); moderiert wurde das Gespräch von Joerg-Helge Wagner, Politikredakteur des Weser Kuriers.

China spricht von „Konnektivität“

Worum geht es dabei? Es geht nicht nur um eine Straße, sondern um ein ganzes Netzwerk diverser Straßen-, Eisenbahn- und Seewegverbindungen. China spricht von „Konnektivität“, dem Bau von Straßen, der Erschließung neuer Eisenbahnstrecken, den Ausbau von Häfen und Staudämmen, der Errichtung einer Telekom-Infrastruktur, dem Aufbau eines Energie-Netzwerkes. Es geht um eine Region mit mehr als 4 Milliarden Menschen und mehr als 60 Länder in drei Kontinenten, zur Rede steht der Wirtschaftsgürtel zwischen Asien und Europa unter Einschluss Afrikas. China will den Wirtschaftsraum für seine Firmen ausbauen

und es will den im Vergleich zum Ostteil sehr viel ärmeren Westteil seines Riesenreiches entwickeln. Zur Finanzierung des Ganzen wurden eigens die Asian Infrastructure Development Bank gegründet (AIIB).

„Den Kern der neuen Seidenstraße“, sagte der Gesandte Zhang Junhui, „bilden gegenseitige Vernetzung und Wirtschaftszusammenarbeit.“ Der Schwerpunkt liege auf der Verkehrsinfrastruktur. Die neue Seidenstraße sei „keinesfalls ein Solostück Chinas, sondern ein Konzert, an dem alle Länder partizipieren“, betonte er. „Unser Ziel ist, daraus eine von Öffnung und Inklusivität geprägte regionale Kooperations-Plattform zu schaffen und gemeinsame Entwicklung und gemeinsamen Wohlstand anzustreben.“ Mehr als 100 Länder und internationale Organisationen zeigten bereits großes Interesse, mehr als 50 Länder hätten mit China Kooperationsvereinbarungen geschlossen. Besonders im chinesischen Fokus liegen die Anrainer-Staaten in Zentralasien und im Kaukasus; ihnen wird ein enormes Entwicklungspotenzial attestiert.

Mittelasien werde immer wichtiger, ist sich auch Rudolf Scharping sicher, ein profunder Kenner Chinas, der vor gut zehn Jahren nach seinem Ausstieg aus der Politik das Beratungsunternehmen RSBK gegründet hat. Denn die Seidenstraße sei mehr als ein Transportweg, an ihr entlang entstünden neue Gewerbezentren. Und die sind es auch, die das Interesse von Unternehmern wecken (sollten). So sieht beispielsweise Melchers-Chef Matthias Claussen neue Handelschancen in dieser so lange vernachlässigten Weltregion. Deutsche



China war Deutschlands Handelspartner Nummer eins im Jahr 2016, knapp vor den USA und Frankreich. Noch wichtiger für die Beziehungen beider Länder sind aber die hohen Direktinvestitionen.

Rudolf Scharping Vorstand, RSBK AG



Viel Gesprächsstoff bot die Veranstaltung im Haus Schütting: China hat große Pläne für die Seidenstraße und für Unternehmen bietet sie viel Potenzial.

Firmen können also in mannigfacher Form von dem Megaprojekt Xi Jinpings profitieren: von neuen Absatzmärkten entlang der Seidenstraße, von neuen und schnelleren Transportrouten und über eine Beteiligung an Infrastrukturprojekten.

Treibende Kraft der Weltwirtschaft

Scharping machte deutlich, dass die neue Seidenstraße ein wirtschaftspolitisches Konzept Chinas im Verbund mit der industriepolitischen Initiative „Made in China 2025“ sei. China verstehe sich als treibende Kraft der Weltwirtschaft und will seine Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt stärken. Das Land ändert quasi sein Geschäftsmodell, die billige Massenproduktion gehört der Vergangenheit an: „China wird Innovationsstandort“, mahnte Scharping. So mischten sich die Chancen des Seidenstraßen-Projektes mit Risiken bzw. Gefahren.

In der Diskussion im Schütting wurde deutlich, dass die neue Seidenstraße noch ganz am Anfang steht. Auch der Verlauf steht noch gar nicht fest. „Es ist ein sehr offenes Konzept“, sagte Oliver Regner von der Deutschen Wirtschaftsvereinigung in Georgien. Er sieht durchaus Chancen und großes Potenzial in dem Projekt, warnt aber

zugleich vor einer Pauschalbetrachtung. Denn die Länder im Kaukasus – Georgien, Kasachstan, Aserbaidschan, Kirgistan, Turkmenistan – unterschieden sich gewaltig in ihrer staatspolitischen wie wirtschaftlichen Verfassung, in ihrer Europa-Neigung oder Europa-Abneigung. Der Logistiker Ralf Miehe von Kühne + Nagel gab sich sehr pragmatisch: „Die Warenströme suchen ihren Weg und sie werden sich verändern.“ Die Logistik folge der Produktion. So lasse China heute schon in Afrika wegen der Kostenvorteile produzieren. Wenn die Nord-Süd-Achse vom Mittelmeer bis Rotterdam ausgebaut würde, berge das aber große Gefahren für Bremen und seine Häfen.

Ebenso wie Miehe hat auch Dr. Torsten Bremer, Chef des mittlerweile einem chinesischen Unternehmen gehörenden Autozulieferers Boge Elastmetall, überwiegend positive Erfahrungen mit China gemacht. Er schätzt vor allem die Investitions- und Expansionsbereitschaft der chinesischen Muttergesellschaft und ihr Interesse an Wachstum und Umsatz. In der Diskussion machte Scharping darauf aufmerksam, dass chinesische Unternehmen zunehmend Patente in den USA und in Europa anmeldeten und ihr Interesse an



Es diskutierten: (v.l.) Moderator Joerg-Helge Wagner, Matthias Claussen, Rudolf Scharping, Zhang Junhui, Oliver Regner, Dr. Torsten Bremer und Ralf Mieke

Stabilität, Transparenz, Berechenbarkeit und Schutz des geistigen Eigentums steige. Das senke die Gefahr von Plagiaten, an denen immer noch die meisten Joint-Ventures scheiterten. Scharping berichtete, dass die chinesische Mittelschicht ihre Konsumartikel lieber bei Amazon kaufe als beim chinesischen Kontrahenten Alibaba, will sagen: Die Menschen bevorzugten das Originalprodukt vor der (möglichen) Fake-Ware. Ohnehin sei in die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen ein großes Stück Normalität eingekehrt, sagte Matthias Claussen. Er muss es wissen: Melchers treibt seit 150 Jahren, so lange wie kein anderes deutsches Unternehmen, Handel mit China.

„Die klügste Perspektive“

Noch dominiert ganz unzweifelhaft der Seeweg, wenn es um den Warenaustausch geht. 2016 transportierten die rund 400 Züge zwischen China und Deutschland 30.000 Container, doch 2020 sollen es schon 100.000 Container sein. Das Seidenstraßenprojekt wird den Austausch beflügeln. Es sei die „klügste Perspektive“, Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein stabiles Wirtschaften erleichtern, lautete Scharpings Fazit. Ein Vorbild sei hier die europäische Integration. Das blieb unwidersprochen. ●

Kopf & Lübben: Bahntransporte nach China

Bahntransporte zwischen Europa und China gewinnen an Bedeutung. Einer der Player: die Kopf & Lübben Cargo Services. Das Bremer Unternehmen bietet Bahntransporte nach China seit mittlerweile fünf Jahren an. Pro Woche sind es rund 20 Abfahrten von den unterschiedlichsten Bahnhöfen in China allein für die Destination Hamburg. Die Ware ist zwischen 12 und 19 Tagen je nach Bahnhof unterwegs. Die Bahnfracht sei deutlich schneller als Seefracht und viel günstiger als Luftfracht. „Wir verladen fast täglich aus China, die Züge sind superpünktlich, die Laufzeiten werden ständig kürzer“, sagt Anja Krüger, Abteilungsleiterin Seefracht Import in Bremen. Sowohl Vollcontainer als auch Teilladungen würden per Schiene transportiert.

Deutsche Bank

Unternehmer haben
hohe Ansprüche.

So wie die Bank mit dem besten
Geschäftskundenangebot.

Profitieren Sie von der ausgezeichneten Beratungsqualität und dem kompetenten Firmenkundenservice der Deutschen Bank.

Wenn aus Bank Hausbank wird.

Jetzt leistungsstarkes Business Konto und
kostenfreie¹ BusinessCard Direct sichern.
deutsche-bank.de/geschaeftskonto



¹ Bis 30. Dezember 2017 im ersten Jahr kostenfrei, ab dem 2. Jahr regulärer Jahresbeitrag 24 Euro.

